



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 32] नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 14, 2012/माघ 25, 1933

No. 32] NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 14, 2012/MAGHA 25, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 6 फरवरी, 2012

सं. टीएएमपी/7/2011-टी.पी.टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 एवं 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा (क) बर्थ सं -8 में कटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने एवं अन्य प्रभारों के लिए तथा (ख) बर्थ सं -8 में स्थानापन्न व्यवस्था के रूप में कटेनरों के संचालन के लिए तूलीकोरन पत्तन न्यास कार्गो संचालन श्रमिक पूल में से श्रमिकों की आपूर्ति के लिए शुल्क अनुमोदित करने के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ सलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएएमपी/7/2011-टी पी टी.

वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2012 के 19वें दिन को पास किया गया)

इस केस का संबंध, वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त दिनांक 8 दिसम्बर, 2010 के प्रस्ताव से है, जिसमें बर्थ सं.-8 को स्थानापन्न व्यवस्था के रूप में कटेनर के संचालन के प्रचालनों के लिए इस बर्थ पर कटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को तब तक अपनाने का प्रस्ताव दिया है, जब तक कि बर्थ सं -8 के कटेनर टर्मिनल के रूप में बदलाव की वैकल्पिक व्यवस्था नहीं हो जाती अथवा पीएम्ए सिकल टर्मिनल लिमिटेड (पीएम्एएमिल) द्वारा प्रचालित बर्थ सं.-7 में सामान्य स्थिति नहीं आ जाती।

2.1 वीओसीपीटी द्वारा दिनांक 8 दिसम्बर, 2010 के पत्र के अंतर्गत जो मुख्य मुख्य निवेदन किए गए हैं, वे संक्षेप में नीचे दिए जाते हैं:

- (i) “VIII वीं बर्थ को कंटेनर टर्मिनल में बदलने” को पीपीपी पद्धति के तहत परियोजना के लिए निविदा प्रक्रिया की जा रही है तथा अहंता-पूर्व प्रक्रिया चल रही है। तथापि, पीसीए सिकल द्वारा भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय में प्रस्तुत की गई याचिका के परिणाम के अध्येय यह प्रक्रिया है।
- (ii) (क) पीएसए सिकल द्वारा इस समय प्रचालित बर्थ सं०-VII में कंटेनर टर्मिनल का कार्यनिष्पादन, पिछले वर्षों के कार्यनिष्पादन की तुलना में संतोषजनक नहीं है तथा उक्त टर्मिनल प्रचालन संबंधी अनेक समस्याओं से जूझ रहा है।  
 (ख) टर्मिनल में उपलब्ध 3 क्वे क्रेनों में से केवल 2 क्वे क्रेनों सुचारु रूप से कार्य कर रही हैं एवं तीसरी क्रेन का रख-रखाव हो रहा है। टर्मिनल में उपलब्ध 8 ट्रांसफर क्रेनों में से केवल 5 ट्रांसफर क्रेनों प्रभावशाली ढंग से काम कर रही हैं। इसके अलावा, पीएसए सिकल केवल विंडो बर्थिंग का आबंटन करके कुछ जलयानों के संचालन पर अंकुश लगा रहा है तथा तदर्थ आधार पर जलयान की आवश्यकता को स्वीकार नहीं कर रहा है।
- (iii) (क) पीएसए सिकल ने हाल ही में कंटेनर आपरेटरों एवं तृतीकोरन शिप एजेंट एसोसिएशन को परिपत्र जारी किया है जिसमें कहा गया है कि “टीसीटी बर्थिंग विंडो की उपलब्धता न होने के कारण, तदर्थ आवश्यकता को पूरा नहीं कर पाएगा, क्योंकि जिन सभी जलयानों की बर्थिंग विंडो आबंटित की गई है, वे सभी अनुसूची के अनुसार, वापस आ गए हैं।  
 (ख) इसके परिणामस्वरूप अनेक कंटेनर जलयानों को लंबी अवधि के लिए रुकना पड़ता है, अतः वीओसीपीटी ने पीएसए सिकल कंपनी के प्रतिनिधियों के साथ तथा सितम्बर एवं अक्टूबर 2010 के दौरान प्रयोक्ताओं के साथ बैठक की तथा प्रचालन संबंधी मुद्दों पर चर्चा की।  
 (ग) पीएसए सिकल, जलयानों की गैर-विंडो बर्थिंग को स्पष्टतः स्वीकार नहीं कर रहा है, अतः व्यापार संघ ने पत्तन से अनुरोध किया है कि इस प्रकार के कंटेनर जलयानों को 8वीं बर्थ पर संचालित करने की अनुमति प्रदान की जाए, क्योंकि 8वीं बर्थ को कंटेनर टर्मिनल परियोजना के रूप में बदलने की अनुमति भी प्रदान की गई है ताकि तृतीकोरन पत्तन से व्यापार को हाथ से जाने से रोका जा सके।

- (घ) अतः, पत्तन में कटेनर यातायात को हाथ से न जाने देने के लिए, तृतीकोर्गन पत्तन को मजबूरन उक्त 8वीं बर्थ में कटेनरों के संचालन के लिए वैकल्पिक व्यवस्था के लिए व्यापार संघ के अनुरोध को समुद्री व्यापार के हित में स्वीकार करना पड़ा है।
- (iv) वीओसीपीटी द्वारा 30 नवम्बर, 2010 को तृतीकोर्गन जहाज एजेंटो एसोसिएशन एवं सीएचए के साथ एक बैठक की गई तथा एजेंटों को यह स्पष्ट तौर पर बताया गया कि जब तक पत्तन को रायल्टी की उतनी राशि से कम की राशि प्राप्त नहीं होती जितनी कि पीएसए सिकल द्वारा अदा की जा रही है, तब तक जलयानों को बर्थ सं० -8 पर ठहरने की सुविधा देना संभव नहीं है, भले ही इसके व्यापार को दूसरे पत्तनों में जाने देना शामिल हो ताकि भविष्य में लेखा-परीक्षा की आपत्तियों को तथा किसी भी प्रकार की राजस्व हानि के संबंध में किन्हीं अन्य आपत्तियों को रोका जा सके।
- (v) आपस-में विस्तृत विचार विमर्श के बाद एजेंटों ने प्रभारों को देने में सहमति प्रकट की जैसा कि नीचे उल्लेख किया गया है। इस अवधि में वीओसीपीटी ने 30 नवम्बर, 2010 को हुई बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्रस्तुत की है, जिस पर सभी एजेंटों ने हस्ताक्षर किए हैं।
- (क) वीओसीपीटी (बर्थ सं०-8) पर कटेनर टर्मिनल के लिए टीएमपी द्वारा अधिसूचित अपफ्रंट शुल्क + तृतीकोर्गन पत्तन न्यास के दरों के मान में अधिसूचित दरों पर घाट-शुल्क + गेज प्रभार (श्रमिक प्रभार) + टीपीटीसीएचडब्ल्यूपी शुल्क (श्रमिक शुल्क) + अन्य प्रभार, यदि कोई सेवा प्रदान करने के लिए यथाविधि लागू।
- (ख) उक्त गणना के आधार पर पिछले 2 महीनों में स्थानापन्न व्यवस्था के रूप में VIII वीं बर्थ में पहले से संचालित किए गए जलयानों के लिए बकाया प्रभार चुकता करने के लिए भी वे सहमत हो गए हैं।
- (vi) इस संबंध में वीओसीपीटी के न्यासीमंडल ने 6 दिसम्बर, 2010 को हुई विशेष बैठक में एजेंडे पर विचार किया। विस्तृत विचार विमर्श एवं बातचीत के बाद, न्यासी मंडल ने सर्वसम्मति से, इसके साथ साथ, निम्नलिखित सकल्प किया:
- (क) वीओसीपीटी में (बर्थ सं०-8 को कटेनर टर्मिनल में बदलने के लिए) अनुमोदित कटेनर टर्मिनल के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट शुल्क लगाना + वीओसीपीटी के दरों के मान के अनुसार घाट-शुल्क + गेज प्रभार + टीपीटीसीएचडब्ल्यूपी शुल्क + अन्य कोई प्रभार प्रस्तावित व्यवस्था पहले से संचालित जलयानों तथा भविष्य में भी संचालित किए जाने वाले जलयानों पर लागू होगी, जैसा कि 30 नवम्बर, 2010 को हुई बैठक में पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा पहले से ही सहमति दी जा चुकी है।

- (ख) न्यासी मंडल ने यह भी संकल्प किया कि स्थापान व्यवस्था तब तक जारी रहेगी, जब तक कि बर्थ सं०-८ को कंटेनर टर्मिनल में बदलने की वैकल्पिक व्यवस्था नहीं हो जाती अथवा जब तक ७वीं बर्थ का संचालन सामान्य स्थिति में नहीं आ जाता, जो भी पहले हो।

2.2 पत्तन ने आगे यह भी कहा है कि उक्त दरें, प्रयोक्ताओं की सहमति से अंतरिम उपाय के रूप में एकत्र की जा रही हैं, ताकि कंटेनरों का संचालन बेरोकटोक सुनिश्चित किया जा सके। यह बिल्कुल अस्थायी व्यवस्था है, जब तक कि बर्थ सं०-८ कंटेनर टर्मिनल में बदल नहीं जाता है अथवा ७वीं बर्थ का संचालन सामान्य स्थिति में नहीं आ जाता है, जो भी पहले हो। उक्त स्थिति को बताते हुए, वीओसीपीटी ने इस संबंध में इस प्राधिकरण के आदेश मांगे हैं। पत्तन ने सूचित किया है कि उक्त स्थिति उनके दिनांक ७ दिसम्बर, २०१० के पत्र के तहत जंहाज मंत्रालय की जानकारी में भी लाई गई है।

3.1 इसके बाद, वीओसीपीटी ने अपने दिनांक ४ जनवरी, २०११ के पत्र के अंतर्गत एक अलग से प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसमें बर्थ सं०-८ में कंटेनर संचालन से संबंधित प्रचालनों के लिए टीपीटीसीएचएलपी से श्रमिकों की आपूर्ति के लिए शुल्क के अनुमोदन की मांग की है। अपने दिनांक ८ दिसम्बर, २०१० के पिछले पत्र में किए गए निवेदनों को दोहराते हुए, वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दे रखे हैं:

- (i) स्थानापन्न व्यवस्था के रूप में प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था में अदा करने के लिए सहमत हुए एजेंटों का एक कारक यह है कि यह टीपीटीसीएचएलपी शुल्क होगा।
- (ii) तदनुसार, टीपीटीसीएचएलपी शुल्क, वित्त समिति ने बर्थ सं०-VII पर कंटेनरों के संचालन के लिए एकत्रित किए जाने वाले शुल्क पर चर्चा की तथा यह निर्णय किया कि १९९८ में वित्त समिति द्वारा अनुमोदित निम्नलिखित दरों को बनाए रखा जाए तथा १ १० २०१० से पत्तन में कंटेनरों के संचालन के लिए पेंशन निधि शुल्क के लिए ६/-रु० प्रति डिब्बा लगाए जाए।

कंटेनर संचालन के लिए शुल्क	शुल्क की राशि	पेंशन निधि शुल्क	कुल कंटेनर शुल्क/प्रति डिब्बा
(क) नौभरण के लिए - लदा हुआ	१४५.०० रु० प्रति डिब्बा	६/-रु० प्रति डिब्बा	१५१.०० रु०
(ख) समुद्र-तट के लिए - लदा हुआ	१००.०० रु० प्रति डिब्बा	६/-रु० प्रति डिब्बा	१०६.०० रु०
(ग) कुल योग	२४५.०० रु० प्रति डिब्बा	१२/-रु० प्रति डिब्बा	२५७.०० रु०
(घ) नौभरण के लिए - खाली	३०.०० रु० प्रति डिब्बा	६/-रु० प्रति डिब्बा	३६.०० रु०
(ङ) समुद्र तट के लिए - खाली	२५.०० रु० प्रति डिब्बा	६/-रु० प्रति डिब्बा	३१.०० रु०
(च) कुल योग	५५.०० रु० प्रति डिब्बा	१२/-रु० प्रति डिब्बा	६७.०० रु०

- (iii) वीओसीपीटी ने यह भी निवेदन किया है कि यह सेवा नई सेवा है; इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि पीएसए सिकल द्वारा बर्थ सं०-७ पर कंटेनरों का संचालन सीएचएलपी शुल्क के बिना है। कंटेनर के संचालन के लिए सीएचएलपी शुल्क एक नई प्रशुल्क मद है तथा प्रस्तावित दर, प्रयोक्ताओं की सहमति से अंतरिम दर के रूप में अपनाई गई है।

3.2 इस पृष्ठभूमि में पत्तन ने अनुरोध किया है कि टीपीटीसीएचएलपी से श्रमिकों की आपूर्ति के लिए वर्तमान शुल्क में संशोधन के लिए अलग से वीओसीपीटी द्वारा पहले से ही प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के एक हिस्से के रूप में कंटेनर के संचालन के लिए प्रस्तावित सीएचएलपी शुल्क पर विचार किया जाए।

4. बर्थ सं०-8 पर कटेनरो के संचालन के लिए टीपीटीसीएचएलपी शुल्क के लिए दर का अनुमोदन चाहने वाले वीओसीपीटी का प्रस्ताव, उनके दिनांक 8 दिसम्बर, 2010 के उनके प्रस्ताव से जुड़ी हुआ है, जिसमें बर्थ सं०-8 में कटेनरो के संचालन के लिए प्रशुल्क व्यवस्था के लिए अनुमोदन मांगा गया है, तथा यह एक अस्थायी व्यवस्था है, अतः वीओसीपीटी के दोनों इन प्रस्तावों पर एक साथ कार्रवाई की जाती है।

5. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, दिनांक 8 दिसम्बर, 2010 एवं 4 जनवरी, 2011 के प्रस्ताव, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए भेजे गए। भारतीय जहाज निगम लिमिटेड ने अपनी टिप्पणियाँ भेज दी हैं। किसी अन्य प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत नहीं की हैं। भारतीय जहाज निगम लिमिटेड से प्राप्त टिप्पणियाँ फीडबैक सूचना के रूप में वीओसीपीटी को भेजी गई हैं। प्रयोक्ता द्वारा प्रस्तुत किए गए मुद्दों पर वीओसीपीटी ने अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं।

6.1 इस मामले में संयुक्त सुनवाई वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के परिसर में 29 मार्च, 2011 को हुई। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्रेसेन्टेशन प्रस्तुत किया। संयुक्त सुनवाई के समय, वीओसीपीटी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन रखे।

6.2 संयुक्त सुनवाई के समय, तृतीकोरन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन ने अपने लिखित निवेदन प्रस्तुत किए। तृतीकोरन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा किए गए लिखित निवेदनों पर वीओसीपीटी ने दिनांक 27 मई, 2011 के पत्र के अंतर्गत अपनी टिप्पणियाँ संयुक्त सुनवाई के समय प्रस्तुत कीं।

6.3 संयुक्त सुनवाई के समय यह स्वीकार किया गया कि वीओसीपीटी निम्नलिखित मुद्दों पर जानकारी 15 अप्रैल, 2011 तक प्रस्तुत कर देगा:

- (i) बर्थ सं०-7 पर संचालित कटेनर के लिए पीएमए सिकल द्वारा इस समय एकत्रित किए जा रहे प्रशुल्क की तुलना में एकत्रित किए जाने वाले प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलनात्मक स्थिति तथा बर्थ सं०-8 पर न प्रदान की गई सेवाएँ बताएँ।
- (ii) एकत्रित किए जाने वाले प्रस्तावित अन्य प्रभागों की एवं गैंग प्रभागों की किस्म तथा उनका आधार बताया जाए।
- (iii) संबंधित प्रयोक्ता एसोसिएशन की सहमति पर आधारित प्रस्तावित व्यवस्था से वीओसीपीटी द्वारा पहले से एकत्रित की गई आय एवं संचालित कटेनर यातायात का ब्यौरा तथा उस भावी अवधि के लिए अनुमानित स्थिति बताई जाए, जब तक प्रस्तावित स्थानापन्न व्यवस्था जारी रहेगी।
- (iv) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का व्यतिक्रम है। दिशा-निर्देशों से किए गए व्यतिक्रम के लिए वीओसीपीटी द्वारा मंत्रालय से, यदि कोई, अनुमोदन प्राप्त किया गया हो तो उसे प्रस्तुत करें।
- (v) बर्थ सं०-8 पर प्रदान की गई सेवाओं के लिए वीओसीपीटी द्वारा कटेनरों के संचालन में खर्च हुई लागत तथा प्रदान की गई वास्तविक सेवाओं का ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए।
- (vi) जहाँ तक ऑन-बोर्ड नौभरण के लिए एवं समुद्रतट संचालन के लिए सीएचएलपी के शुल्क का संबंध है, प्रस्तावित दरें, तृतीकोरन नौभरण एसोसिएशन द्वारा 1998 में जारी किए गए परिपत्र से ली गई हैं। ये दरें, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं हैं। कार्गो का संचालन करने

485 GI/12-2

के लिए शुल्क निर्धारित करने के पत्तन के प्रस्ताव में कंटेनर के संचालन के लिए श्रमिकों की आपूर्ति के लिए दरें, शामिल नहीं हैं। अतः कंटेनर के संचालन की क्रियाओं के लिए वीओसीपीटी के माध्यम से श्रमिकों के नियोजन में आई लागत, यदि कोई हो, के संदर्भ में दरें प्रस्तावित की जाएँ।

6.4 संयुक्त सुनवाई के समय चर्चा किए गए मुद्दों के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 27 अप्रैल, 2011 के पत्र के अंतर्गत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है, जिसका सारांश नीचे है:

- (i) एक विवरण प्रस्तुत किया गया है जिसमें एकत्रित किए जाने वाले प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलनात्मक स्थिति तथा पीएसए सिकल द्वारा इस समय एकत्रित किए गए प्रशुल्क की जानकारी दी गई है।
- (ii) जैसा कि उल्लेख किया गया है टीपीटीसीएचएलपी श्रमिक शुल्क के अलावा, कंटेनर जलयानों के संचालन के लिए वास्तविक रूप से श्रम नियोजन पर आधारित किए गए कार्य के लिए मजदूरी तथा वस्तु-दर मजदूरी सीएचएलपी एकत्रित कर रहा है। वर्तमान व्यवस्था के आधार पर ये प्रभार, स्थानापन्न व्यवस्था के रूप में एकत्रित किए जा रहे हैं।
- (iii) स्थानापन्न व्यवस्था के अंतर्गत 29.09.10 से 31.03.11 तक की अवधि के लिए पहले से एकत्रित की गई आय तथा संचालित कंटेनर यातायात का विवरण नीचे प्रस्तुत है:

प्रयोक्ता एसोसिएशन का नाम	जलयानों की संख्या	कुल टीईयूएस	कुल आय (लाख रुपये में)	प्रति टीईयू अर्जन (रुपयों में)	
तृतीकोरन शिप एजेंट्स एसोसिएशन	34	22,458	498.63 ₹0	सकल अर्जन	2,220/-
				घटायी संबंधित व्यय	320/-
				निवल अर्जन	1900/-

मैसर्स पीएसए सिकल टर्मिनल लिमिटेड से निवल अर्जन 1896/- ₹0 है।

#### VII बर्थ पर प्रति टीईयू संचालन लागत

क्रम सं०	विवरण	राशि (लाख रुपये में)	
1.	VII बर्थ की पूंजीगत लागत (लाख रुपये में)	3140.12	1570.06
2.	VII बर्थ का विद्युतीकरण	113.06	113.06
	मूल्यहास (कंपनी अधिनियम के अनुसार)		
3.	(i) बर्थ की लागत के 50% पर 3.34% की दर पर मूल्यहास	52.44	
	(ii) विद्युतीकरण पर 1.63% की दर पर मूल्यहास	1.84	
		54.28	54.28
4.	क्रम सं०- 1 से 2 तक पर 16% की दर पर आरओसीई		269.30
5.	योग (क्रम सं०- 3 से 4 तक)		323.58
6.	7वीं बर्थ पर चालू संचालन क्षमता (लाख टनो में) (2010-11)		77.76
7.	प्रति टन संचालन लागत (रुपयों में) क्रम सं० (5)/(6)		4
8.	प्रति टीईयू संचालन लागत (रुपयों में) [क्रम सं० (7) × 17.5 टन]		73
9.	पीएसए सिक्ल से प्राप्त रायल्टी		1969
10.	पीएसए सिक्ल से निवल अर्जन (9)-(8)		1896

## VIII बर्थ में प्रति टीईयू संचालन लागत

क्रम सं०	विवरण	राशि (लाख रुपये में)		
1.	VIII बर्थ की पूंजीगत लागत (लाख रुपये में)	2714 19	1357.10	50.00%
2.	VIII बर्थ का विद्युतीकरण	44 25	44.25	
	मूल्यहास (कंपनी अधिनियम के अनुसार)			
3.	(i) बर्थ की लागत के 50% पर 3.34% की दर पर मूल्यहास	45.33		
	(ii) विद्युतीकरण पर 1.63% की दर पर मूल्यहास	0.72		
		46.05	46.05	
4.	मरम्मत एवं रख-रखाव लागत			
	सिविल संबंधी सरचनाएँ (क्रम सं०-1) 1% की दर पर	13.57		
	विद्युतीकरण कार्य 7.5% की दर पर	3.32		
		16.89	16.89	
5.	जनशक्ति लागत		38.36	
6.	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिशीर्ष [प्रचालन व्यय पर 35%, क्र.सं. (3) से (5) तक]	101.30	35.45	
7.	क्र.सं. 1 से 2 तक पर 16% की दर पर आरओसीई		224 22	
8.	कुल योग क्र.सं. 3 से 7 तक		360 97	
9.	8वीं बर्थ पर चालू संचालन क्षमता (लाख टनों में) (2010-11)		19 72	2220
				320
10.	प्रति टन संचालन लागत (रुपये में) क्र.सं. (8)/(9)		18	1900
11.	प्रति टीईयू संचालन लागत (रुपये में) (क्रम सं. (10) × 17.5 टन)		320	

भापी अवधि के लिए अनुमानित स्थिति का जहाँ तक संभव है, यह आशा की जाती है कि भविष्य की अवधि के लिए भी उसी रुझान के बने रहने की आशा है।

- (iv) जहाज मंत्रालय को वर्तमान स्थिति से अवगत कराया जा चुका है अर्थात् VIII बर्थ के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क पर आधारित प्रभागों का अल्पावधि व्यवस्था के रूप में संग्रह करना।
- (v) VIII बर्थ पर कंटेनरों के संचालन के लिए, उतारने वाले स्थल की व्यवस्था, टॉप लिफ्ट ट्रक की व्यवस्था की गई है, जिससे कंटेनरों का संचालन सुविधाजनक हो सके, क्योंकि VIII बर्थ पर क्रेनो की उपलब्धता एवं गैंग सेवाएँ नहीं हैं। जहाँ तक लागत का संबंध है, औसत संचालन लागत प्रति टीईयू 320/- रु० है, जिसमें टीएलटी सेवाएँ शामिल हैं। VIII बर्थ पर संचालित किए गए 34 जलयानों के लिए प्रति टीईयू औसत सीएचएलपी श्रमिक लागत 528/- रु० है।
- (vi) तूतीकोरन नौभरण एसोसिएशन द्वारा 1998 में जारी किए गए परिपत्र के अनुसार, दरें 20-12-1999 तक लागू थीं। मैसर्स पीएसए मिकल टर्मिनल लिमिटेड ने जब 21.12.1999 से अपनी प्रचालन संबंधी क्रियाएँ प्रारंभ कीं, तब से उक्त उल्लिखित परिपत्र के अनुसार, दरें लागू होनी बंद हो गईं। तथापि, वर्तमान परिदृश्य में, VIII बर्थ पर गैर-विंडो कंटेनर जलयानों का संचालन करने के लिए तथा किए गए कार्य की मजदूरी एवं वस्तु-दर मजदूरी के लिए, पिछले परिपत्र की दरों पर आधारित सीएचएलपी श्रमिक शुल्क एकत्रित किया जाता है तथा इसे स्थानापन्न व्यवस्था के रूप में प्रस्तावित किया जाता है।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही रपट इस प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध है। संयुक्त सुनवाई के समय संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

8. वीओसीपीटी के उक्त प्रस्ताव के संदर्भ में, जिसमें बर्थ सं०-8 में कंटेनरों के संचालन के लिए अस्थायी उपाय के रूप में प्रशुल्क व्यवस्था के लिए अनुमोदन मांगा गया है, निम्नलिखित मुद्दें रखे जाते हैं:

(i) वीओसीपीटी में कंटेनरों का संचालन टर्मिनल आपरेटर, पीएसए सिकल टर्मिनल लिमिटेड द्वारा किया जाता है। वीओसीपीटी ने यह बात सामने रखी है कि टर्मिनल आपरेटर पीएसए सिकल ने उन्हें हाल ही में आबंटित की गई बर्थ सं०-7 में कंटेनर जलयानों के संचालन पर रोक लगा दी है। आपरेटर केवल कुछ जलयानों को स्वीकार कर रहा है जो विंडो बर्थिंग के लिए आबंटित किए जाते हैं तथा तदर्थ बुलाहट पर जलयानों को स्वीकार नहीं कर रहा है। ऐसा होने के कारण, पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों को संयोजित करते हुए अंतरिम उपाय के रूप में प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था, वीओसीपीटी के दरों के मान के अनुसार कंटेनर के लिए घाटशुल्क दर के अनुमोदन के लिए मांग की है तथा टीपीटीसीएचएलपी शुल्क, जिसके लिए पत्तन ने अब दर नए सिरे से प्रस्तावित की है।

(ii) वीओसीपीटी में पीपीपी आधार पर विकसित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 16 अक्टूबर, 2008 के आदेश सं० टीएमपी/34/2008 के अंतर्गत अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अनुसरण करता है। 2008 के दिशा-निर्देशों की उपधारा 1.3.2 में यह स्पष्टीकरण दिया गया है कि महापत्तन न्यास एंव प्राइवेट टर्मिनल जहाँ प्रचालन संबंधी कार्य कर रहे हैं, वहाँ बोली, 2008 के दिशा निर्देशों की घोषणा से पूर्व समाप्त हो जाती है तो ऐसी स्थिति में 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों द्वारा वे विनियमित होते रहेंगे। बर्थ सं०-8 के लिए वीओसीपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का वीओसीपीटी का प्रस्ताव, इसलिए, 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं है।

कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में आधारभूत संरचना पूंजीगत लागत एवं प्रचालन लागत, मानी गई क्षमता वीओसीपीटी द्वारा दी जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं के लिए स्थानापन्न व्यवस्था पूरी तरह से प्रासंगिक नहीं है।

(iii) अगस्त, 2008 में अनुमोदित वीओसीपीटी की वर्तमान दरों के मान, प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए जैसा कि कंटेनरों के लिए घाटशुल्क प्रभार, यांत्रिक साधनों से कंटेनरों के संचालन के लिए प्रभार इत्यादि तथा रीफर कंटेनरों के लिए अलग से प्रभार एवं कंटेनरों पर भंडारण प्रभार तथा कंटेनर में रखे गए कार्गो पर विलम्ब शुल्क विनिर्धारित हैं। जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है कि कंटेनरों के संचालन के लिए उनके एसओआर में दी गई दरें व्यापक नहीं हैं, इसलिए अलग से प्रशुल्क व्यवस्था प्रस्तावित की जाती है।

पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से वीओसीपीटी विनियमित होता है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से यह अपेक्षा की जाती है कि अतिरिक्त लागत प्रणाली को ध्यान में रखते हुए, प्रशुल्क निर्धारण करे। पत्तन द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए यह प्रस्ताव, अतिरिक्त लागत मॉडल पर पूर्णतः आधारित नहीं है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए वर्तमान प्रस्ताव में प्रशुल्क की कुछ मदों को



(अर्थात् कंटेनर पर घाटशुल्क) वर्तमान एसओआर से तथा कुछ मर्दों को अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश से ले लिया गया है।

तथापि, पत्तन के प्रस्ताव पर विचार किया जाता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि कंटेनर यातायात अन्य पत्तनों के पास न चला जाए एवं इसके साथ साथ यह भी सुनिश्चित किया जाए कि पत्तन को उन कंटेनरों से प्राप्त होने वाली रायल्टी के रूप में राजस्व हानि न उठानी पड़े, जो कि अन्यथा पीएसए सिकल को उठानी पड़ती है।

9.1 वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए की पृष्ठभूमि को सामने रखते हुए, दिनांक 19 जनवरी, 2011 को जहाज मंत्रालय को एक संदर्भ (पत्र) भेजा गया, जिसमें निम्नलिखित स्थिति को उजागर किया गया:

- (i) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव न तो वर्तमान महापत्तन न्यासों एवं प्राइवेट टर्मिनलो, जो वहां पर प्रचालन संबंधी कार्य कर रहे हैं, के लिए लागू 2005 के दिशा-निर्देशों पर खरा उतरता है और न ही 2008 के दिशा-निर्देशों पर सही बैठता है, जिसमें परियोजनाओं के लिए बोली लगाने वालों द्वारा लगाई जाने वाली बोली के लिए प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है।
- (ii) पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए वीओसीपीटी, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से विनियमित होता है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यह अपेक्षा की जाती है कि अतिरिक्त लागत प्रणाली का पालन करने हुए, प्रशुल्क का निर्धारण किया जाए। वीओसीपीटी का प्रस्ताव, पत्तन द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए अतिरिक्त लागत मॉडल पर पूरी तरह से आधारित नहीं है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए वर्तमान प्रस्ताव में कुछ प्रशुल्क मर्दों को (अर्थात् कंटेनर पर घाटशुल्क) वर्तमान एसओआर से लिया गया है तथा व्यापक संचालन दर को अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश से लिया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क, पत्तन न्यास के संचालन पर लागू नहीं होता है, हालांकि अन्यथा, संचालित किए गए कंटेनरों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क, एक सर्वव्यापक दर है, जिसमें घाटशुल्क, ऑन बोर्ड संचालन आदि शामिल हैं। किन्तु पत्तन, अपफ्रंट प्रशुल्क के अलावा, अलग से प्रभार लगाना चाहता है।
- (iii) पत्तन द्वारा सामना की गई विशिष्ट प्रकार की स्थिति की पृष्ठभूमि में तथा पत्तन से कंटेनर यातायात के अन्य पत्तनों में चले जाने की संभावना के कारण व्यापार की कठिनाई को कम करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है तथा यह प्रस्ताव मुख्यतः इस उद्देश्य को ध्यान में रखकर तैयार किया गया है कि पत्तन के राजस्व को सुरक्षित किया जा सके, जिसके बारे में यद्यपि स्पष्ट तौर पर कोई स्पष्ट उल्लेख नहीं किया गया है, तथापि, यह प्रमुखतः पीएसए सिकल से प्राप्त होने वाली रायल्टी की प्राप्ति से संबंधित है, यदि इन कंटेनरों का संचालन उनके द्वारा किया गया होता।

9.2 उक्त बताई गई स्थिति के परिप्रेक्ष्य में, जहाज मंत्रालय से अनुरोध किया गया कि वह, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित व्यतिक्रम का अध्ययन करे तथा इस मामले में शीघ्र सलाह दे।

10. नियमित रूप से याद दिलाने एवं अनुस्मारक भेजने पर, जहाज मंत्रालय ने अध्यक्ष (वीओसीपीटी) को संबोधित अपने दिनांक 2 जनवरी, 2012 के पत्र सं0- पीआर-14019/5/2011-पीजी के अंतर्गत तथा उसकी प्रति टीएएमपी को भेजते हुए अपने निर्णय से सूचित किया कि 2008 अथवा 2005 के मानक प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से हटकर वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास के प्रस्ताव में जो व्यतिक्रम हुआ है, उसे स्वीकार नहीं किया जा सकता।

485 GI/12-3

11. जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि पीपीपी आधार पर विकसित किए जाने वाले वीओसीपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 16 अक्टूबर, 2008 के पत्र सं०-टीएमपी/34/2008-टीपीटी के अंतर्गत यथा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क (व्यापक संचालन-दर) को अपनाने का तथा वर्तमान एसओआर से कंटेनर पर घाटशुल्क तथा तूतीकोरन नौभरण एसोसिएशन द्वारा 1998 में जारी किए गए परिपत्र के आधार पर, गैंग प्रभारों एवं टीपीटी सीएचएलपी श्रमिक प्रभारों जैसी अन्य प्रशुल्क मदों के बारे में पत्तन का प्रस्ताव है।

पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा वीओसीपीटी विनियमित होता है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में अधिक लागत का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क निर्धारण की अपेक्षा की जाती है। पत्तन द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए अधिक लागत मॉडल पर वीओसीपीटी का प्रस्ताव पूर्णतः आधारित नहीं है। 2008 के दिशा-निर्देशों के उपबंध 1.3.2 में यह स्पष्टीकरण दिया गया है कि 2008 के दिशा-निर्देशों की घोषणा से पूर्व महापत्तन न्यास एवं प्राइवेट टर्मिनल, जहाँ संचालन कर रहे हैं, वहाँ बोली लगाना समाप्त हो जाता है तो ऐसी स्थिति में वे 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देश द्वारा विनियमित होता रहेगा। बर्थ सं०-8 के लिए वीओसीपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का वीओसीपीटी का प्रस्ताव, 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुपालन में नहीं है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए, लागत आधारित दर भी नहीं है। टीपीटीसीएचएलपी के लिए प्रस्तावित दर भी, तूतीकोरन नौभरण एसोसिएशन द्वारा 1998 में जारी किए गए किसी परिपत्र पर आधारित है एवं वह भी लागत आधारित दर नहीं है।

12. उक्त स्थिति को देखते हुए तथा यह जानते हुए कि जहाज मंत्रालय ने भी 2008 अथवा 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास के प्रस्ताव के व्यतिक्रम को अस्वीकार कर दिया है, अतः वीओसीपीटी के उक्त प्रस्ताव पर अनुमोदन के लिए आगे कोई कार्रवाई नहीं की जा सकती। इसके परिणामस्वरूप, वीओसीपीटी द्वारा कार्यान्वित प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था को अतिरिक्त अवधि के लिए नियमितीकरण करने का प्रश्न नहीं उठता। वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह विस्तृत लागत गणना के साथ तथा 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुपालन में एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत करे, जिस पर नए सिरे से विचार किया जाएगा तथा पत्तन द्वारा अब तक बनाए गए बिलों का समायोजन, अनुमोदित किए जाने वाले प्रशुल्क के अनुसार, किया जाना चाहिए।

13. परिणाम के रूप में तथा उक्त दिए गए कारणों से एवं सामूहिक सद्बिचारों के आधार पर, यह प्राधिकरण, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए दिनांक 8 दिसम्बर, 2010 एवं 4 जनवरी, 2011 के प्रस्तावों के आधार पर शुरु की गई कार्यवाहियों को समाप्त करने का निर्णय लेता है। पत्तन से जब संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होगा, उस पर नए सिरे से विचार किया जाएगा।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/11/असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 6th February, 2012

**No. TAMP/7/2011-TPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the VO Chidambaramanar Port Trust for (a) adopting the upfront tariff approved by this Authority for container terminal at berth no. 8 along with other charges and (b) to approve levy for supply of labour at Tuticorin Port Trust Cargo Handling Labour Pool for handling containers at berth no. 8 as a make shift arrangement as in the Order appended hereto

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/7/2011-TPT

V.O. Chidambaranar Port Trust

....

Applicant

## ORDER

(Passed on this 19th day of January, 2012)

This case relates to the proposal dated 8 December 2010 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) proposing to adopt the upfront tariff approved by this Authority for container terminal at berth no 8 for carrying out the container handling operations at that berth as a stop-gap arrangement till alternative arrangements are made for conversion of berth no.8 into container terminal or till normalcy is restored at berth no.7 operated by PSA SICAL Terminals Limited (PSA SICAL).

2.1. The main submissions made by the VOCPT vide its letter dated 8 December 2010 are summarised below:

- (i). The tendering process under PPP mode for the project, "Conversion of VIII berth into Container Terminal", is in progress and pre-qualification process is on. However, the process is subject to outcome of the petition filed by PSASICAL before the Hon'ble Supreme Court of India
- (ii).
  - (a) The performance of the Container Terminal at berth No VII, currently operated by PSASICAL is not satisfactory compared to the performances in the earlier years and the said terminal is facing several operational problems
  - (b). Out of 3 quay cranes available at the terminal, only 2 quay cranes are in working condition and the third one is on maintenance. While, out of 8 transfer cranes available in the terminal, only 5 transfer cranes are effectively used. Moreover, PSASICAL is restricting handling of few vessels by allotting only window berthing and not accepting the adhoc call vessels.
- (iii).
  - (a) PSASICAL recently issued a circular to the Container Operators and the Tuticorin Ship Agents Association stating that the "TCT will not be able to accept adhoc calls due to non-availability of free berthing windows, as all vessels who have been allocated berthing windows are back on schedule".
  - (b). This has resulted in detention of many container vessels for a long period and hence VOCPT convened a meeting with the representatives of PSASICAL and the users during September and October, 2010 and discussed the operational issues
  - (c). As PSASICAL are not accepting categorically the so called non-window berthing vessels, the trade has requested the port to allow handling of such container vessels in the 8<sup>th</sup> berth, as conversion of the 8<sup>th</sup> berth as Container Terminal project is also approved to avoid diversion of the trade from Tuticorin Port.
  - (d). As such, in order not to lose the container traffic at the port the Tuticorin Port is constrained to accept the request of the trade for makeshift arrangement of handling containers in the said 8<sup>th</sup> berth in the interest of maritime trade.
- (iv). A meeting was convened by the VOCPT on 30 November 2010 along with the Tuticorin Ship Agents Association and CHA and it has been made clear to the Agents that unless the port gets an amount not less than the royalty that is being paid by PSASICAL, it is not possible to berth the vessels at berth no.8, even if it entails losing the trade to other ports to avoid future audit or any objections with respect to any revenue loss.

- (v) After detailed discussions among themselves, the Agents agreed to pay the charges as mentioned below. In this connection, the VOCPT has furnished a copy of the minutes of the meeting held on 30 November 2010, which is signed by all the agents.
- (a) The upfront tariff notified by TAMP for container terminal at VOCPT (berth no.8) + wharfage at the rates notified in the Scale of Rates the Tuticorin Port Trust + Gang charges (Labour charges) + TPTCHLP Levy (Labour levy) + other charges, as applicable for the services rendered, if any.
- (b) They also agreed to remit the balance charges for the vessels already handled in VIII berth as stop-gap arrangement in the last 2 months based on the above calculation.
- (vi) The Board of Trustees of the VOCPT considered the agenda in this regard in its special meeting held on 6 December 2010. After detailed discussions and deliberations, the Board of Trustees unanimously resolved, *inter alia*, as follows:
- (a) To charge upfront tariff approved by TAMP for Container Terminal approved at VOCPT (conversion of berth no.8 into Container Terminal) + Wharfage as per the Scale of Rates of VOCPT + Gang charges + TPTCHLP Levy + any other charges.
- The proposed arrangement will apply to the vessels already handled and also for vessels to be handled in future as has been already agreed by the port users in the meeting held on 30 November 2010.
- (b) The Board of Trustees further resolved that, the stop-gap arrangement may be continued till alternative arrangements are made for conversion of berth no.8 into container terminal or till the time normalcy in operation of 7<sup>th</sup> berth is restored, whichever is earlier.

2.2. The port has further submitted that the above rates are being collected as an interim measure with the consent of users to ensure smooth flow of handling containers. This is purely a temporary arrangement till alternative arrangements are made for conversion of berth no.8 into container terminal or till the time normalcy in operation of 7<sup>th</sup> berth is restored, whichever is earlier. Citing the above position, the VOCPT has sought the orders of this Authority in this regard. The port has informed that the above position is also brought to the information of the Ministry of Shipping vide its letter dated 7 December 2010.

3.1. Subsequently, the VOCPT vide its letter dated 4 January 2011 has filed a separate proposal seeking approval of levy for supply of labour from TPTCHLP for container handling operations at berth no.8. Apart from reiterating its submissions made in its earlier letter dated 8 December 2010, the VOCPT has made the following points in its proposal.

- (i) One of the components the agents agreed to pay in the tariff arrangement proposed as a stop gap is the TPTCHLP levy.
- (ii) Accordingly, the TPTCHLP Levy Finance Committee discussed the levy to be collected for handling containers at berth no. VIII and decided to retain the following rates approved by the Finance Committee in 1998 alongwith ₹6/- per box towards Pension Fund Levy for handling containers in the port with effect from 1.10.2010:

Levy for Container Operation	Levy Amount	Pension Fund Levy	Total Container Levy/ Per box
(a). For Stevedoring – Loaded	₹145.00 per Box	₹6/- per Box	₹151.00
(b). For Shore Loaded	₹100.00 per Box	₹6/- per Box	₹106.00
(c). Total	₹245.00 per Box	₹12/- per Box	₹257.00
(d). For Stevedoring - Empty	₹30.00 per Box	₹6/- per Box	₹36.00

(e) For Shore Empty	₹25 00 per Box	₹6/- per Box	₹31.00
(f). Total	₹55 00 per Box	₹12/- per Box	₹69.00

- (iii) The VOCPT has also submitted that this service is a new service considering the fact that the handling of containers at berth no 7 by PSASICAL is without CHLP levy. The CHLP levy for container handling is a new tariff item and the proposed rate is adopted as an interim rate with consent of users.

3.2. In this backdrop, the port has requested to consider the proposed CHLP levy for container handling as a part of the proposal already filed by VOCPT separately for revision of existing levy for supply of labour from TPTCHLP.

4. Since the proposal of the VOCPT seeking approval of rate for TPTCHLP levy for handling of containers at berth no.8 is linked to its proposal dated 8 December 2010 seeking approval of tariff arrangement for handling containers at berth no.8 and is only a temporary resort both these proposals of the VOCPT are dealt together.

5. In accordance with the consultation process prescribed, the proposals dated 8 December 2010 and 4 January 2011 were circulated to the users/ user organisations seeking their comments. Shipping Corporation of India Limited has furnished their comments. No other users/ user organisations have furnished their comments. The comments received from the Shipping Corporation of India Limited has been forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT has furnished its comments on the points made by the user.

6.1. A joint hearing in this case was held on 29 March 2011 at the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) premises. The VOCPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VOCPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

6.2. At the joint hearing the Tuticorin Custom House Agents' Association filed their written submissions. The VOCPT vide letter dated 27 May 2011 has furnished its remarks on the written submissions made by Tuticorin Custom House Agents' Association (TCHAA) at the joint hearing.

6.3. It was agreed at the joint hearing that the VOCPT would furnish information on the following points by 15 April 2011:

- (i). Comparative position of the tariff proposed to be collected vis-à-vis tariff presently collected by PSA SICAL for container handled at Berth No.7 alongwith services not offered at berth no. 8.
- (ii). The nature of 'other charges' and 'gang charges' proposed to be collected and the basis thereof.
- (iii). Details of container traffic handled and income already collected by VOCPT from the proposed arrangement based on consent from relevant user associations and the estimated position for the future period upto which the proposed stop gap arrangement may continue.
- (iv). The tariff arrangement proposed by the VOCPT is a deviation from the tariff guidelines of 2005. Approval from the Ministry, if any, obtained by the VOCPT for the deviation from the guidelines may be furnished.
- (v). The actual services provided and cost involved in handling the containers by the VOCPT for services offered at berth No 8 may be furnished.
- (vi). As regards the CHLP levy for on board stevedoring and on shore operation, the rates proposed are adopted from the circular issued by Tuticorin Stevedores Association in 1998. These rates are not approved by the Authority. The proposal of the port to fix cargo handling levy also does not include the rates for supply of labour for container handling. Therefore, the rates may be proposed with reference to the cost involved for deployment of labour from the VOCPT, if any, for container handling operations.

485 GI/12-4

6.4. With reference to the points discussed at the joint hearing, the VOCPT has vide letter dated 27 April 2011 furnished additional information / clarifications which is summarised below:

- (i). A statement containing comparative position of the tariff proposed to be collected and tariff presently collected by PSA SICAL is furnished.
- (ii). In addition to TPT CHLP Labour levy as indicated, the CHLP is collecting worked wages and piece rate wages based on the actual labour deployment for handling container vessels. On the basis of existing arrangement these charges are being collected as stop gap arrangement.
- (iii). The details of container traffic handled and income already collected for the period from 29.9.2010 to 31.3.2011 under the present stop gap arrangement is furnished below:-

Name of User Association	No. of vessels	Total TEUS	Total Income (₹ in Lakhs)	Earnings per TEU (in Rupees)	
Tuticorin Ship Agents Association	34	22,458	₹498.63	Gross Earnings	2,220/-
				Less: Related Expenditure	320/-
				Net Earnings	1,900/-

The net earnings from M/s. PSA SICAL Terminals Ltd., is ₹1896/-

#### Handling cost per TEU at VII Berth

Sl. No.	Description	Amount (₹ in Lakhs)	
1.	Capital cost of VII Berth (₹ in Lakhs)	3140.12	1,570.06
2.	VII Berth Electrification	113.06	113.06
	<b>Depreciation: (as per Companies Act)</b>		
3.	(i). Depreciation @ 3.34% on 50% of berth cost	52.44	
	(ii). Depreciation @ 1.63% on Electrification	1.84	
		<b>54.28</b>	<b>54.28</b>
4.	ROCE @ 16% on S.No.1 to 2		269.30
5.	<b>Total (S.No.3 to 4)</b>		<b>323.58</b>
6.	Current handling capacity at 7 <sup>th</sup> Berth (in Lakh tonnes) (2010-11)		77.76
7.	Handling cost per tonne (in Rupees) S.No.(5)/(6)		4
8.	Handling cost per TEU (in Rupees) [S.No.(7) x 17.5 tonnes]		73
9.	Royalty received from PSA SICAL		1969
10.	<b>Net Earnings from PSA SICAL (9) – (8)</b>		<b>1896</b>

#### Handling cost per TEU at VIII Berth

Sl. No.	Description	Amount (₹ in Lakhs)	
1.	Capital cost of VIII Berth (₹ in Lakhs)	2714.19	1,357.10
2.	VIII Berth Electrification	44.25	44.25
	<b>Depreciation: (as per Companies Act)</b>		
3.	(i). Depreciation @ 3.34% on 50% of berth cost	45.33	
	(ii). Depreciation @ 1.63% on Electrification	0.72	
		<b>46.05</b>	<b>46.05</b>
4.	<b>Repairs &amp; Maintenance cost</b>		
	Civil Structures (S.No 1) @ 1%	13.57	
	Electrification work @ 7.5%	3.32	
		<b>16.89</b>	<b>16.89</b>
5.	Man Power cost		38.36
6.	Management & Gen Overheads [35% on Opr Expre S.No.(3) to (5)]	101.30	35.45

7.	ROCE @ 16% on S.No.1 to 2		224.22	
8.	Grand Total (S.No.3 to 7)		360.97	
9	Current handling capacity at 8 <sup>th</sup> Berth (in Lakh tonnes) (2010-11)		19.72	2220
				320
10	Handling cost per tonne (in Rupees) S No (8)/(9)		18	1900
11.	Handling cost per TEU (in Rupees) (S.No.(10) x 17.5 tonnes)		320	

As far as the estimated position for the future period is concerned, it is expected that the same trend will continue for the future period also

- (iv). The Ministry of Shipping has been apprised the development i.e., collection of charges based on upfront tariff approved by the Authority for VIII Berth as short term arrangement. The decision of the Government in this regard is awaited.
- (v). For handling containers at VIII Berth, the provision of landing place, Top Lift Truck facilitating handling of containers as the non availability of cranes at VIII Berth and Gang services are provided. As far as cost involved, the average handling cost per TEU is ₹320/- including TLT services. The average CHLP Labour cost involved per TEU for the 34 vessels handled at VIII Berth is ₹528/-.
- (vi). The rates as per circular issued by Tuticorin Stevedores Association in 1998 was in vogue till 20.12.1999. Since 21.12.1999 when M/s PSA SICAL Terminals Ltd, started its operations, the rates as per the above mentioned circular ceased to exist. However in the current scenario, to handle the non window container vessels at VIII Berth, in addition to worked wages and piece rate wages, CHLP Labour levy based on the rates of the previous circular is collected and proposed as a stop gap arrangement.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the above proposal of the VOCPT seeking approval of tariff arrangement for temporary measure for handling containers at berth no 8 the following points are brought out:

- (i). Containers at the VOCPT are handled by the terminal operator, PSA SICAL Terminals Limited. The VOCPT has brought out that the terminal operator PSA SICAL has restricted handling of container vessels at berth No.7 allotted to them in the recent past. The operator is accepting only few vessels allotted for window berthing and not accepting adhoc call vessels. That being so the port has sought approval of the proposed tariff arrangement as an interim measure combining the rates approved by this Authority in the upfront tariff Order wharfage rate for container as per the Scale of Rates of the VOCPT and TPTCHLP levy for which rate is newly proposed by the port now.
- (ii). Upfront tariff approved by this Authority vide Order No TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008 for container terminal at VOCPT to be developed on PPP basis follows the upfront tariff guidelines of 2008. Clause 1.3.2. of the 2008 guidelines clarifies that the Major Port Trusts and Private terminals operating thereat where bidding is over prior to announcement of the 2008 guidelines, would continue to be governed by the tariff guidelines of 2005. The proposal of the VOCPT to adopt the upfront tariff approved by this Authority for container terminal at VOCPT for berth No.8 is therefore not in compliance with the 2008 guidelines.

The Infrastructure, capital cost and the operating cost, capacity considered in the upfront tariff fixation of the container terminal may not be fully relevant for the services proposed to be offered by the VOCPT as a stop gap arrangement.

485 GI/12-5

- (iii) The existing Scale of Rates of the VOCPT approved in August 2008 prescribes individual tariff items such as wharfage charge for containers, charges for handling containers by mechanical means, etc., and separate charges for reefer containers and storage charge on containers and demurrage on containerized cargo. As stated by the VOCPT, the rates in their SOR are not comprehensive for handling containers and hence a different tariff arrangement is proposed.

The VOCPT is governed by the tariff guidelines of 2005 for services provided by the port. Tariff guidelines of 2005 requires tariff fixation following the cost plus method. The proposal is not purely based on the cost plus model for the services to be provided by the port. The instant proposal filed by the VOCPT picks some tariff items (i.e. wharfage on container) from the existing SOR and some from the upfront tariff Order.

The proposal of the port is mooted in order to ensure that the container tariff is not diverted to other ports and at the same time to ensure that the port does not incur revenue loss by way of not earning royalty from those containers which otherwise the PSA SICAL would have handled.

9.1. Bringing out the background of the proposal filed by VOCPT, a reference was made to the Ministry of Shipping (MOS) on 19 January 2011 highlighting the following position:

- (i). The proposal filed by the VOCPT does not fit either into the 2005 guidelines applicable for the existing Major Port Trusts and Private Terminals operating thereat or 2008 guidelines where upfront tariff is fixed by the Authority for projects to be bid by the bidders.
- (ii). The VOCPT is governed by the tariff guidelines of 2005 for services provided by the port. Tariff guidelines of 2005 require tariff fixation following the cost plus method. The proposal of VOCPT is not purely based on the cost plus model for the services to be provided by the port. The instant proposal filed by the VOCPT includes some tariff items (i.e. wharfage on container) from the existing SOR and comprehensive handling rate from the upfront tariff Order. Upfront tariff is not applicable to port trust operation. Even otherwise upfront tariff for container handled is a comprehensive rate covering wharfage, on board handling, etc. But, the port wants separate charges in addition to upfront tariff.
- (iii). The proposal filed by the VOCPT is in the backdrop of an extraordinary situation faced by the port and to mitigate any hardship to trade due to possible diversion of container traffic from the port and has been formulated with the primary objective of protecting the revenue of port, which, though not explicitly mentioned, is primarily in the nature of royalty receipts from PSA SICAL, had these containers been handled by them.

9.2. In the light of the position explained above, the MOS was requested to examine the deviations proposed by the VOCPT from the tariff guidelines and advice in the matter at the earliest.

10. After regular follow up and reminders, the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PR-14019/5/2011-PG dated 2 January 2012 addressed to Chairman (VOCPT) and copy to TAMP conveyed its decision that the deviations in the proposal of V.O. Chidambaranar Port Trust from standard tariff guidelines of 2008 or 2005 cannot be accepted.

11. As brought out earlier, the proposal of the port is to adopt upfront tariff (comprehensive handling rate) as approved by this Authority vide Order No.TAMP/34/2008-TPT dated 16 October 2008 for container terminal at VOCPT to be developed on PPP basis along with other tariff items viz. wharfage on container from the existing SOR, gang charges and TPT CHLP labour charges based on the circular issued by Tuticorin Stevedores Association in 1998.

The VOCPT is governed by the tariff guidelines of 2005 for services provided by the port. Tariff guidelines of 2005 require tariff fixation following the cost plus method. The proposal of VOCPT is not purely based on the cost plus model for the services to be provided by the port. Clause 1.3.2. of the 2008 guidelines clarifies that the Major Port Trusts and Private terminals operating thereat



where bidding is over prior to announcement of the 2008 guidelines, would continue to be governed by the tariff guidelines of 2005. The proposal of the VOCPT to adopt the upfront tariff approved by this Authority for container terminal at VOCPT for berth No.8 is not in compliance with the 2008 guidelines. The rates proposed by the VOCPT are not cost based rate following the tariff guidelines of 2005. Even the rate proposed for TPTCHLP is based on some circular issued by Tuticorin Stevedores Association in 1998 and not a cost based rate.

12. In view of the above position and recognising that the Ministry of Shipping has also rejected the deviations in the proposal of V.O. Chidambaranar Port Trust from the tariff guidelines of 2008 or 2005, the said proposal of the VOCPT cannot be processed further for approval. Consequently, regularisation of the proposed tariff arrangement implemented by the VOCPT for the interim period does not arise. The VOCPT is advised to file a fresh proposal with detailed cost calculation and in compliance with the tariff guidelines of 2005 which will be treated afresh and the billings done by the port so far should be adjusted according to the tariff to be approved.

13. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides to close the proceedings initiated based on the proposals dated 8 December 2010 and 4 January 2011 filed by the VOCPT. The revised proposal when received from the port will be processed afresh.

RANI JADHAV, Chairperson

[ ADVT. III/4/143/11/Exty.]